

VÝZKUM AGRESIVNÍHO CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ OSOBNÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL V ČESKÉ REPUBLICE

Miroslav Němec⁶

Abstrakt

Autor se ve svém příspěvku zaměřil na výzkum agresivního chování řidičů osobních motorových vozidel v České republice. Hlavním cílem tohoto výzkumu je předat odborné veřejnosti zkušenosti při zkoumání agresivního chování řidičů osobních motorových vozidel a určitým způsobem podnítit diskuzi o využitelnosti takto získaných dat s následnou implementací výsledků do cílů, nástrojů a systémů bezpečnosti silničního provozu.

Při výzkumu byla použita zejména metoda pozorování, měření a popisování zjištěných skutečností a při samotném vyhodnocování uplatněny metody statistické a matematické. Svou pozornost zaměřil autor také na komparaci se zahraničím, na což v poznámkách odkazuje.

Autorovi nešlo o zadokumentování každého dopravního přestupku, ale skutečně jen o ty nejzávažnější, u kterých došlo přímo k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Nasbíraná data byla následně analyzována dle pohlaví a věku řidiče; typu pozemní komunikace, na které byl dopravní přestupek spáchán; značky a roku výroby vozidla. Dále autor vytyčil dvě teze, u kterých předpokládal agresivnější chování, týkající se podílu řidičů využívajících neschváleného resp. nehomologovaného stupně tónování předních bočních skel a řidičů s prominentní registrační značkou vozidla a tyto teze dokázal včetně návrhu odpovídajících opatření.

1. ÚVOD A NÁSTIN DO PROBLEMATIKY

Motorové vozidlo slouží mimo jiné také jako nástroj vyjádření určitého sociálního postavení a identity svého majitele a tím i může propůjčovat určitý model chování a jednání. Mezi charakteristické znaky jízdy v automobilu patří zejména krátké trvání a neosobní charakter resp. anonymita; mnoho situací se stává konfliktorních (tj. lidé, kteří se do nich dostanou, mají tendenci řešit je konfliktním způsobem); jízda je osobní nezávislostí; navozuje pocity vzrušení ze zvládnutého nebezpečí či z dráždění smyslů; je ekvivalentem souboje (sociální kompenzace); značka a vzhled vozidla slouží jako symbol; dává nám vlastní kontrolu (volba odjezdu, příjezdu, trasy, pohodlí, hudba apod.).⁷

Dalším možným vysvětlením působení vozidla na naši psychiku nabízí psychoanalytický přístup: rychlost a akcelerace vozidla jako zástupce „mužské“ potence, libidinózní charakter jízdy, kompenzace sociálních a emocionálních kontaktů prostřednictvím automobilu.

Výše uvedené spojuje dle mnoha analýz agresivita a impulzivita ve spojení převážně s nízkým řidičským věkem a praxí, včetně přeceňování svých schopností.

Bylo zjištěno, že mezi tendencí ke konfliktům u určitého jedince a mezi společenskými podmínkami vývoje jeho života existují úzké souvislosti.

⁶ Němec, Miroslav, Mgr., Policejní akademie České republiky, fakulta bezpečnostně právní, Lhotecká 559/7, P.O.BOX 54, 143 01 Praha 4; E-mail: miroslav.nemec1@skoda-auto.cz

⁷ více viz HANZLÍKOVÁ, I. *Psychologie*. 2005. č. 7-8, s. 20-21.

Všichni máme jistě v paměti několik mediálně sledovaných kauz týkajících se agresivních řidičů a následků jejich chování. Zadáme-li do internetového prohlížeče „agresivita v dopravě“, „vyfiltruje“ se nám relativně velké množství příspěvků na téma, které se stalo velmi aktuální právě od „dopravní nehody spáchané dne 22.3.2010 na 24. kilometru dálnice ve směru na Prahu, kterou zaznamenala dálniční kamera. Šestadvacetiletá žena v Mazdě tam předjížděla kamion. Řidič vozu Škoda Superb, který ji dojel, se ji údajně snažil blikáním a troubením donutit, aby mu uvolnila cestu. Když řidička předjíždění dokončila a zařadila se do pruhu před kamion, jedenačtyřicetiletý L.L. do ní prý bočně najel a vytlačil ji z dálnice. Mazda vylétla do pole, několikrát se přetočila přes střechu a narazila do stromu. Muž to viděl a následně přivolal pomoc.⁸“

Právě tato událost odstartovala mnohdy až „hon“ novinářů na toto vysoce aktuální téma, čímž zároveň došlo k uvědomění si této problematiky nejen samotnou veřejností, ale také odbornými a kompetentními institucemi. Nicméně opatření, která byla dosud přijata, jsou mnohdy pouze účelová a vzhledem ke krátkodobému působení málo produktivní.

Pro zajímavost a lepší vtažení do problematiky nabízím výčet výše zmíněných několika článků:

„Agresivní šofér nelibě nesl troubení, druhého řidiče zkoušel vytlačit.“

Silniční pirát „úřadoval“ v pražské Hostivaři v Práčské ulici. Před řidičem, který na něj kvůli bezohledné jízdě troubil, dvakrát prudce zabrzdil. Při předjíždění se ho pak snažil vytlačit ze silnice.⁹

„Řidič si špatně vyložil zipování a napadl druhého pepřovým sprejem“

Liberecká policie předvolala řidiče Volva, který se rozhodl nevybíravým způsobem vysvětlit jinému, jak se používá pravidlo takzvaného zipu. To si ale vyložil po svém a dožadoval se přednosti na kruhovém objezdu. Protože ho druhý řidič nepustil, dojel ho a napadl.¹⁰

„Agresivní řidič ve Varech zmlátil chodce při konfliktu na přechodu“

Asi třicetiletý řidič černého BMW X6 v Karlových varech málem na přechodu srazil chodce. Vzápětí se s ním dostal do konfliktu a zranil ho ránou do obličeje.¹¹

„Agresivní řidič z D1 unikl vazbě, vyšetřovat ho budou na svobodě“

Třiačtyřicetiletý manažer, který řídil černobílý terénní Mercedes s „kmotrovskou“ registrační značkou, dvakrát předjel zprava pomalejší auta a pak před nimi prudce zabrzdil.¹²

„Agresivní řidič objížděl kolonu. Řidiče, který mu překážel, přetáhl železnou tyčí“

Ostravská policie prošetřuje další případ agresivity na silnicích. Z výtržnictví a poškození cizí věci nyní obvinila 33letého řidiče VW Passat. Ten se v květnu snažil objet kolonu v Místecké ulici odstavným pruhem. Železnou tyčí napadl řidiče nákladního auta a rozbil okno u jeho vozu.¹³

„Kdo je muž, který postřelil agresivního řidiče?“

⁸ internetový zdroj www.ihned.cz, Domaci.iHNed.cz ze dne 22.11.2010

⁹ Internetový zdroj www.idnes.cz ze dne 21.2.2011

¹⁰ Tamtéž ze dne 15.2.2011

¹¹ Tamtéž ze dne 27.1.2011

¹² Tamtéž ze dne 31.12.2010

¹³ Tamtéž ze dne 25.11.2010

Bil ho tak, že vytáhl pistoli a vystřelil. „nemohl jsem jinak“, říká. Kdo je muž, který se s pistolí v ruce bránil agresivnímu řidiči a policie nakonec jeho použití zbraně při rvačce za volantem uznala?¹⁴

„Napomenul bezohlednou řidičku a musel se bránit střelbou“

Policie uzavřela vyšetřování incidentu, při kterém se v Ostravě na silnici popral řidič a spolujezdec druhého šoféra. Hádka skončila střelbou řidiče, který druhého muže zranil. Podle policie se však střelec jenom bránil agresivnímu napadení.¹⁵

„Agresivní řidič potrestal mladíka za „myšku“ zlomením nosu“

Pětatřicetiletý řidič passatu „nevydýchal“ banální dopravní přestupek o třináct let mladšího řidiče oktávky. Zablokoval ho svým vozem a udeřil ho pěstí do obličeje, čímž mu zlomil nos. K jeho smůle ale zraněný mladík vše oznámil policii a agresor byl obviněn z ublížení na zdraví.¹⁶

„Předjíždění skončilo bitkou. Řidiči použili pěsti i sprej“

Dva řidiči se ve středu před polednem v ostravské čtvrti Poruba neshodli na tom, jak správně předjíždět. Osmašedesátiletý muž jel v levém pruhu, pětatřicetiletý řidič za ním se dálkovými světly a vztyčováním prstů domáhal uvolnění cesty. Všechno skončilo rvačkou.¹⁷

„Na dálnici D1 útočil další řidič, lahví rozbil pomalejší dodávce přední sklo“

Podle televize Prima napadl bývalý policista v Seatu řidiče dodávky, který ho zpomalil, když předjížděl nákladní auto. Nejprve před něj najel a prudce zabrzdil, nakonec mu rozbil přední sklo zřejmě skleněnou lahví.¹⁸

Právě hlubší pohled nás přesvědčí, že tato problematika je celá léta opomíjena resp. nebyla ji prisuzována taková důležitost, kterou by si bezesporu zasloužila. Tento příspěvek zahrnuje unikátní výzkum agresivního chování řidičů osobních motorových vozidel na pozemních komunikacích v České republice.

¹⁴ Tamtéž ze dne 4.11.2010

¹⁵ Tamtéž ze dne 1.11.2010

¹⁶ Tamtéž ze dne 25.10.2010

¹⁷ Tamtéž ze dne 6.5.2010

¹⁸ Tamtéž ze dne 9.4.2010

2 CÍLE VÝZKUMU

Hlavním cílem tohoto výzkumu je předat odborné veřejnosti zkušenosti při zkoumání agresivního chování řidičů osobních motorových vozidel a určitým způsobem podnítit diskuzi o využitelnosti takto získaných dat s následnou implementací výsledků do cílů, nástrojů a systémů bezpečnosti silničního provozu.

Cílem tohoto příspěvku je i seznámit posluchače (čtenáře) se systematickým a komplexním přístupem výzkumu reálného silničního provozu s konkrétními využitelnými poznatky při řešení neutěšené dopravně bezpečnostní situace v České republice.

3 POUŽITÉ METODY ZKOUMÁNÍ

Při výzkumu agresivního chování řidičů v silničním provozu se používá zejména metoda *pozorování*. Dále je to metoda *měření a popisování* zjištěných zákonitostí vzniku, trvání a zániku stop a jiných relevantních informací o vzniku a průběhu agresivního chování řidičů. Při následné analýze je další relevantní metodou *komparace* ve spojení s případnou fotodokumentací místa protiprávního jednání. Při samotném vyhodnocování se uplatňují metody *statistické, fyzikální a matematické*.

V neposlední řadě je nutno uvést obecné metody zkoumání jako jsou metody *analýzy, literárního výzkumu, hypotézy a indukce - dedukce*.

4 POPIS A SPECIFIKA VÝZKUMU

4.1 Oblast zkoumání

Aby mohl být obraz o agresivitě v silničním provozu komplexní a systematický, bylo nutné zabývat se ve výzkumu všemi subsystémy resp. prvky bezpečnosti silničního provozu a jejich vzájemnou interakcí a tento obraz zaznamenat. Autor tedy evidoval tyto subsystémy:

19

- *pohlaví a věk řidiče jako účastníka silničního provozu,*
- *značku a rok výroby osobního motorového vozidla*
- *rozlišení druhu pozemní komunikace (dálnice a rychlostní komunikace, místní komunikace v obci, silnice mimo obec)*

Autor formuloval i dvě teze, o které rozšířil oblast zkoumání a to:

1. *hojně budou zastoupena vozidla s nepovoleným resp. nehomologovaným tónováním předních bočních skel, která sama o sobě posilují anonymitu řidiče, a tento typ řidiče se chová agresivněji.*
2. *Hojně budou zastoupena vozidla s „prominentní“ registrační značkou²⁰, která mohou znamenat „určitý“ vliv těchto osob u příslušných orgánů veřejné a státní správy; takto vlivní lidé zneužívají resp. využívají své výhody a postavení také v silničním provozu.*

¹⁹ Srovnej PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. 3. rozšířené vydání. Praha: Policejní akademie České republiky, 1998, s. 51.

²⁰ „Prominentní registrační značkou“ rozuměj opakující se jedno a totéž číslo, popřípadě dvojice čísel.

Ostatní statistické parametry:

- výzkum probíhal **od 21.7.2010 do 25.3.2011**,
- celkem bylo **ujeto 25.073 km**,
- na **9% v obci, 55% mimo obec a 36% na dálnicích a rychlostních komunikacích**,
- celkem bylo zaznamenáno a analyzováno **115 vozidel a jejich řidičů**.

4.2 Pojem agresivního chování a jednání

Ve výzkumu nebylo účelem dokumentovat a analyzovat veškeré dopravní přestupky a další provinění těchto řidičů, nýbrž cílem autora byla exaktní specializace na takový cílový vzorek, který **se stal a stává přímou hrozbou pro ostatní účastníky silničního provozu** v jejich každodenním silničním provozu.

Úmyslné ohrožení bylo spatřováno:

- v překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené zákonem nebo dopravní značkou o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec.
- Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě podle zvláštního právního předpisu a došlo při takovém jednání k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.
- Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je podle zvláštního právního předpisu zakázáno a došlo k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.
- U řidiče předjížděného vozidla, který úmyslně zvyšoval rychlost jízdy resp. jinak bránil předjetí.
- Úmyslné ohrožení jiného řidiče při přejíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého.
- Úmyslné blokování levého jízdního pruhu mimo obec na vícepruhé komunikaci.
- Zneužívání světelné houkačky, dálkových světel, mlhových světel k prosazování si bezdůvodné přednosti v jízdě.
- Výrazné nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi vozidly resp. najíždění na vpředu jedoucí vozidlo.
- Úmyslné blokování rychleji jedoucího vozidla v levém pruhu.
- Úmyslné bezdůvodné nepředvídatelné snížení rychlosti jízdy resp. brzdění před rychleji jedoucím vozidlem.
- Nadávky a sprostá gestikulace vůči ostatním účastníkům silničního provozu.
- Zneužívání vyhrazeného jízdního pruhu.

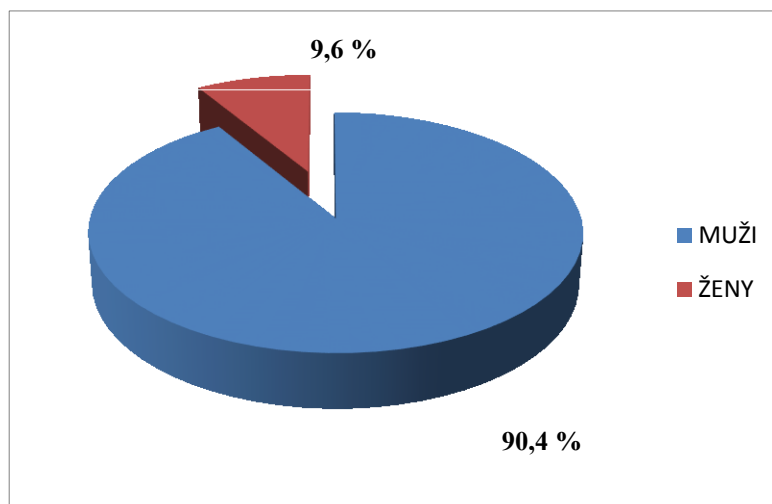


Obr. č. 1 - Příklad řidiče ve vozidle MB GL, který záměrně blokuje řidiče jedoucího za ním.

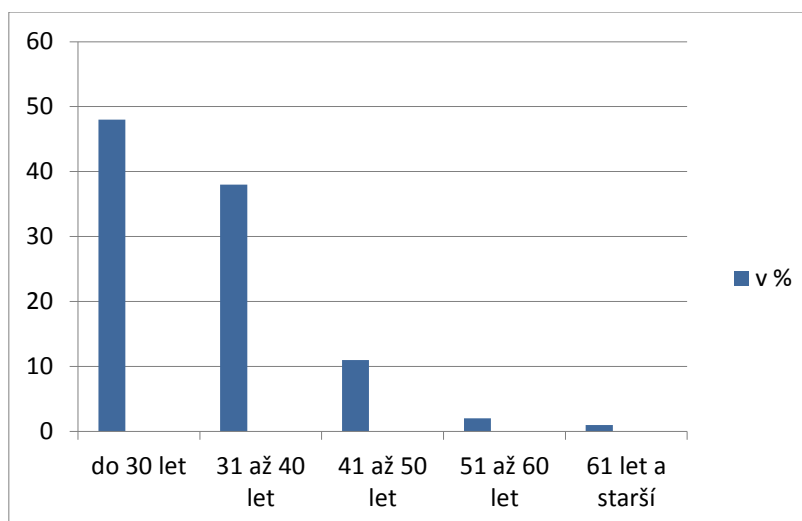
5 VÝSLEDKY VÝZKUMU

MUŽI	34,9
ŽENY	37
CELKEM	35,1

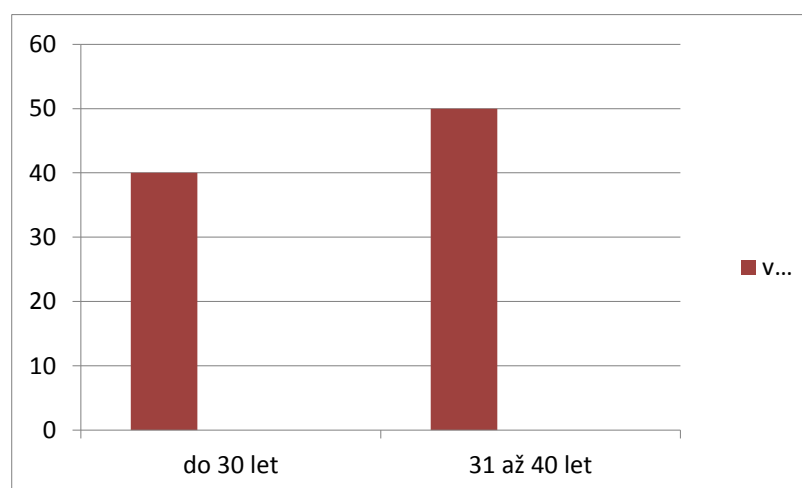
Tab. č. 1 - Průměrný věk agresivních řidičů



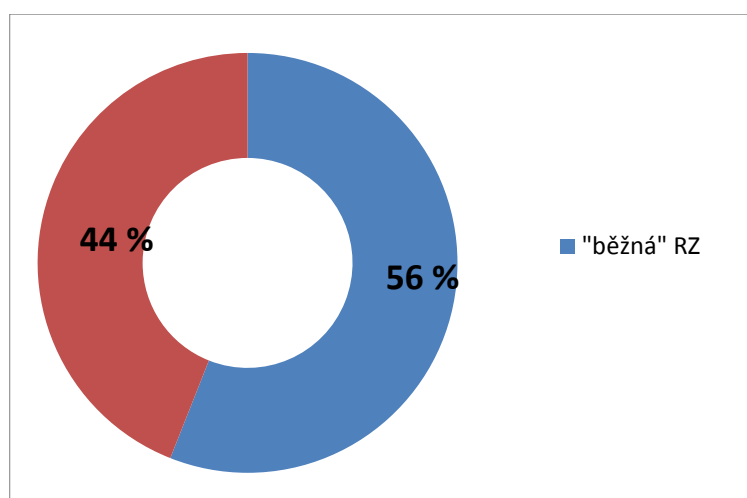
Graf č. 1 - Podíl mužů a žen na agresivním jednání.



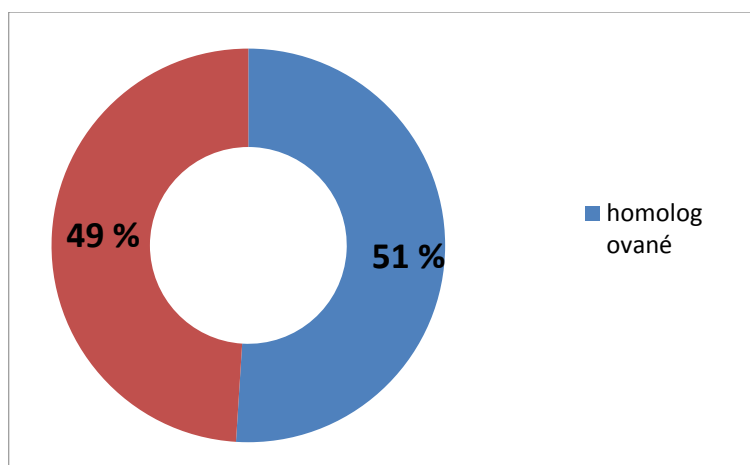
Graf č. 2 - Věková struktura u mužů



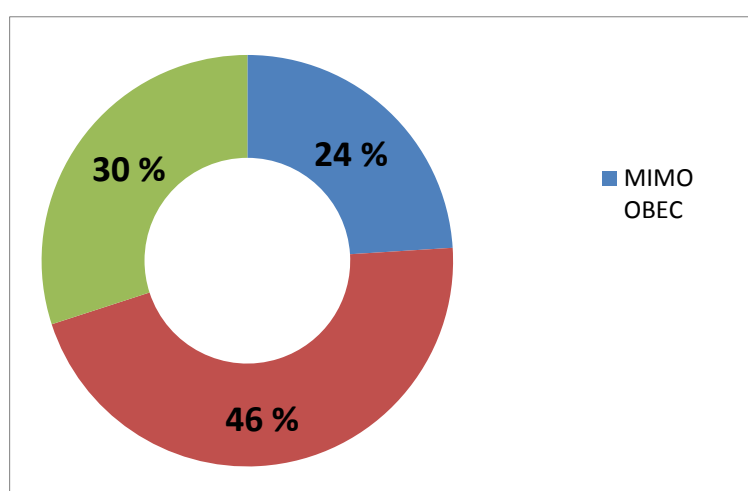
Graf č. 3 - Věková struktura u žen



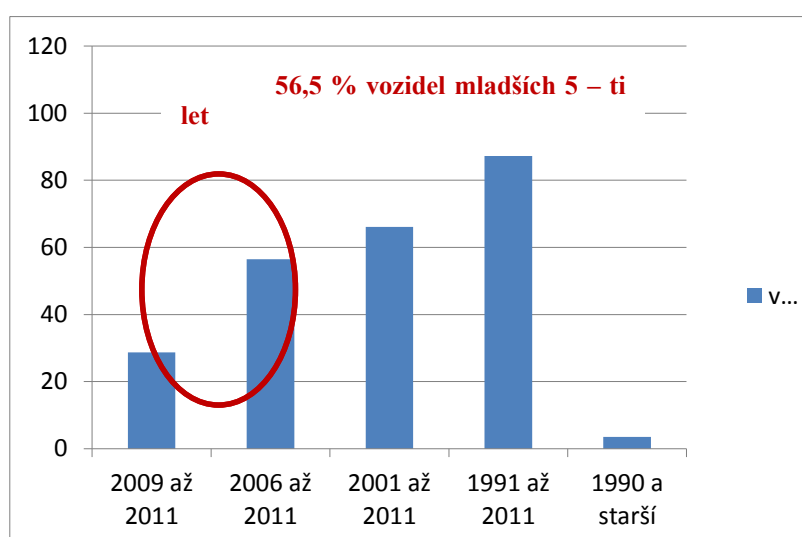
Graf č. 4 - Podíl „prominentních“ registračních značek



Graf č. 5 - Podíl nedovoleného tónování předních bočních skel



Graf č. 6 - Agresivní chování bylo zaznamenáno na těchto komunikacích



Graf č. 7 - Stáří vozidel

ZNAČKA	PROCENTO ZASTOUPENÍ	PRŮMĚRNÝ ROK VÝROBY VOZIDLA
AUDI	12 %	2010 (90% VOZIDEL)
BMW	10 %	2009 (90% VOZIDEL)
ŠKODA	33 % ²¹	2009 (29% VOZIDEL)
VW	13 %	2004 (60% VOZIDEL)

Tab. č. 2 - Podíl automobilových značek

6 ZÁVĚR

Autor ve svém výzkumu *agresivního chování řidičů osobních motorových vozidel v České republice* poukázal na aktuálnost této problematiky, zejména však přinesl nové skutečnosti a zjištění, která mohou sloužit k implementaci těchto výsledků do tvorby cílů a strategie a k účinným nástrojům bezpečnosti silničního provozu v České republice.

Autor si vytyčil dále dvě teze: u prvně formulované teze došlo k potvrzení vysokého podílu vozidel, která mají nedovolené resp. nehomologované tónování předních bočních skel a tento fakt zneužívají v silničním provozu. Konkrétně se jednalo o vysoký 49 – ti procentní podíl vozidel, podílejících se na agresivním jednání. Tato skutečnost by měla být využita Policií České republiky v boji proti těmto agresivním řidičům a k využívání současných, ale i tvorbě příslušných kontrolních nástrojů včetně metodiky práce Policie ČR a dalších příslušných orgánů státní správy či jiných orgánů veřejné správy. Druhá teze týkající se vysokého podílu prominentních registračních značek byla v základním statistickém souboru taktéž potvrzena, a to 44 %! ²² Také tento fakt je v dnešní době bohužel velmi opomíjen, přičemž máme kontrolní nástroje, které ovšem nejsou prakticky využívány.

Velmi pozitivní roli hrají média a prakticky pomáhají zapojit veřejnost do této problematiky a významně se podílejí na osvětě v České republice. I anketa²³, ohledně zatím nepravomocného rozsudku soudu, kde byl výše uvedenému agresivnímu řidiči L.L. ²⁴ uložen nepodmíněný trest odnětí svobody ve výměře pěti roků, ukázala na naprosté odsouzeníhodné chování těchto řidičů samotnou veřejností. ²⁵

Statistický výstup výzkumu autora potvrdil dominantní postavení mužů a to 90,4%; průměrný věk agresivního řidiče 35 let (kdy 86,5% mužů bylo mladších 40 let, a 90% žen

²¹ Je nutné brát v úvahu vysoký podíl automobilů Škoda na českém trhu, následně to dokazuje nízký podíl automobilů roku výroby 2009-2011.

²² Srovnej viz www.idnes.cz ze dne 12.3.2010 v příspěvku „Vlivní a rychlí o řidičák v Praze nepřijdou.“

²³ Více viz www.ihned.cz ze dne 22.11.2010 anketa „Jak hodnotíte trest pro agresivního řidiče?“, kde pouze 10% hlasujících označilo trest jako „příliš tvrdý“, ostatních 90% hlasujících z celkového počtu 513 čtenářů, označilo trest jako „přiměřený“ nebo „příliš mírný“.

²⁴ Více viz poznámka 2.

²⁵ Srovnej názory odborníků viz www.idnes.cz ze dne 22.11.2010, kde se v článku „Je to trest, který může řidiče odradit, hodnotí odborníci 5 let pro piráta z D1“, vyjádřili dopravní experti jako např.:

Doc. PhDr. Kamil Pavlíček, CSc, z Policejní akademie ČR; Ing. Jaroslav Hořín; nebo také právník specializující se na dopravní nehody JUDr. Josef Biňovec

bylo mladších 40 let); při relativně rovnovážném rozdělení testovaných typů pozemních komunikací bylo 46% agresivního jednání spácháno v obci (30% dálnice a rychlostní komunikace, 24% mimo obec); a dále bylo 56,5% vozidel mladších 5-ti let. Výsledky nám strukturují celkový obraz agresivního chování českých řidičů, markantně ukazují na mladší řidiče, muže, jezdícího ve vozidle vyšší třídy, luxusního nebo sportovního vozidla vyšších cenových kategoriích.

Ačkoliv i tento zjednodušený profil se dá velmi dobře využít v praxi, zejména je potřeba soustředit pozornost na:

- **nehomologovaná přední skla u vozidel,**
- **kontrolní mechanismus na odborech dopravy,** kde dochází k dalšímu šetření dopravních přestupků, aby byl přestupce spravedlivě a dle zákona potrestán,
- **nasazení policejních sil** (lidských i technických prostředků) nejen na dálnicích, ale využití civilních vozidel v obcích a na silnicích 1. a 2. třídy (ne ovšem jen s využitím stacionárních radarů na předem známých a takřka neměnných místech, ale nýbrž s vozidlem vybaveným radarem s možností měřit rychlost za jízdy včetně samotné dokumentace agresivního stylu jízdy a dalších přestupků řidiče).

Autor chtěl také podpořit výzkum odborníků z ČVUT, Policie ČR a BESIPu, kteří na této problematice také pracují. Jen více podobných aktivit, projektů a výzkumů, dokáže vytvořit patřičný tlak nejen na moc zákonodárnou, ale také na zodpovědné orgány a i samotnou laickou veřejnost v boji s touto velmi aktuální a společensky nebezpečnou problematikou.²⁶

LITERATURA

- [11] BRADÁČ, A., PORADA, V., STRAUS, J. **Soudní inženýrství**. 1. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky. 2001. 172 s. ISBN 80-7251-059-2.
- [12] BRADÁČ, Albert a kol. **Soudní inženýrství**. Brno: CERM Akademické nakladatelství, s.r.o.. 1999. 725 s. ISBN 80-7204-133-9 (dotisk).
- [13] BUSHMAN, B. J., BAUMEISTER, R. F. **Journal of Personality and Social Psychology**. 1998. č. 75, s. 219-229.
- [14] ČÍRTKOVÁ, L. **Forenzní psychologie**. Plzeň: Aleš Čeněk. 2004. 431 s. ISBN 80-86473-86-4.
- [15] ČÍRTKOVÁ, L. **Policejní psychologie**. Praha: Portál. 2000. 256 s. ISBN 80-7178-475-3.
- [16] FUELLGRABE, U. **Kriminalistik**. 2007. č. 1, s. 41-46.
- [17] HAMERNÍKOVÁ, V. **Psychologie**. 2008. č. 1, s. 26-28.
- [18] HANZLÍKOVÁ, I. **Psychologie**. 2005. č. 7-8, s. 20-21.
- [19] HAVLÍK, K. **Psychologie pro řidiče**. 1. vydání. Praha: Portál. 2005. 223 s.
- [20] CHMELÍK, J. **Vyšetřování silničních dopravních nehod**. 1. vydání. Praha: MV ČR. 1998. 88s.
- [21] JAN, Z., VÉMOLA, A., ŽDÁNSKÝ, B. **Automobily**. Brno: CERM. 2003. 266 s. ISBN 80-7204-262-9.

²⁶ Srovnej také viz zahraniční výzkum FUELLGRABE, U. *Kriminalistik*. 2007. č. 1, s. 41-46.

- [22] Kolektiv autorů. *Soudní lékařství*. 1. vydání. Praha: GRADA Publishing. 1999, 606 s.
- [23] KONRÁD, Z. a kol. *Metodika vyšetřování jednotlivých druhů trestných činů*. 3. vydání. Praha: Policejní akademie České republiky. 1999. 219 s. ISBN 807251-023-1.
- [24] KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 1. vydání. Praha: Leges. 2008. 512s.
- [25] KUNKEL, E. *Kriminalitaet und Fahreignung*. Koeln: Verlag TUEV Rheinland GmbH.
- [26] MILLER, W. B. *The Sociology of crime and delinquency*. New York: John Wiley and Sons. 1970. s. 351-363.
- [27] MUSIL, J., KONRÁD, Z., SUCHÁNEK, J. *Kriminalistika*. Praha: C.H.Beck. 2004. 583 s.
- [28] MYKŠÍK, O. *Psychologie hromadného chování*. Praha: Univerzita Karlova. 1980. 224 s.
- [29] NĚMEC, M. a kol. *Kriminalistická dokumentace*. Praha: Policejní akademie České republiky. 2009. 142 s. ISBN 978-80-7251-307-9.
- [30] NĚMEC, M. a kol. *Kriminalistická taktika*. Praha: Policejní akademie České republiky. 1995. 225s.
- [31] ISBN 80-85981-01-7.
- [32] NĚMEC, M. *Kriminalistická taktika pro policisty*. Praha: Eurounion. 2004. 328 s. ISBN 80-7317-036-1.
- [33] PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost*. 1. vydání. Praha: Police history. 2004. 199 s.
- [34] PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z. *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. 3. rozšířené vydání. Praha: Policejní akademie České republiky. 1998. 235 s. ISBN 80-85981-83-1.
- [35] PAVLÍČEK, K., *Transport magazín*. 2011, č. 3.
- [36] PJEŠČAK, J. a kol. *Kriminalistika*. 3. vydání a 2. přepracované. Praha: Naše vojsko. 1986. 297 s.
- [37] PORADA, V. a kol. *Kriminalistická metodika vyšetřování*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2007. 231 s. ISBN 978-80-7380-042-0.
- [38] PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde. 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.
- [39] STRAUS, J., NĚMEC, M. a kol. *Teorie a metodologie kriminalistiky*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2009. 503 s. ISBN 978-80-7380-214-1.
- [40] STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická taktika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2008. 291 s. ISBN 978-80-7380-095-6
- [41] STRAUS, J. a kol. *Kriminalistická metodika*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. 2006. 310 s. ISBN 80-86898-66-0.
- [42] SUCHÝ, A. *Mojepsychologie*. 2008. č. 1, s. 70-73.
- [43] VOSKOVEC, J., ŠTIKAR, J., ŠTIKAROVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Učební texty. Praha: Karolinum. 2003.

[44] Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

INTERNETOVÉ ZDROJE

http://

- www.idnes.cz
- www.ihned.cz
- www.mdcz.cz
- www.mvcr.cz